

ціональній правовій системі, виникають розбіжності, то пріоритет застосування надається міжнародним правилам на основі принципу спеціального закону.

Тут необхідно звернути увагу на те, що Віденська конвенція робить наголос на зверненні до тексту договору передусім, і лише в тому разі, коли значення тексту залишається двояким чи неясним або тлумачення призводить до результатів, які є явно абсурдними чи нерозумними, вона дозволяє звертатися до додаткових засобів тлумачення (підготовчих матеріалів, обставин укладення договору). Крім цього джерела, варто звертатися до принципів права, норм основоположних законодавчих актів (конституцій), а також враховувати як фактично написане, так й те, що малося на увазі.

Малярова Е. А.

*студент, Национальный университет
Юридическая академия Украины им. Ярослава Мудрого*

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА МОРЯКОВ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

В современных условиях необходимость внедрения эффективных механизмов по обеспечению трудовых прав лиц, работающих на морском транспорте в национальное законодательство Украины, не вызывает сомнений. Безусловно, государство, занимающее третье место в мире по количеству моряков на международном рынке труда, а кроме этого первое место по соотношению количества моряков к количеству населения в целом, должно признать приоритетность правового регулирования в данной сфере.

Вместе с тем, на практике до сих пор существуют значительные трудности относительно определения продолжительности рабочего времени и времени отдыха, минимальных и максимальных размеров оплаты труда, мест отдыха, питания, лиц занятых на морском рынке труда. Кроме прочего фактически не урегулированным остается порядок подачи жалоб на действия капитанов и собственников суден в сфере нарушения трудовых прав моряков. Особую актуальность данные вопросы приобретают в случае трудоустройства граждан Украины на судна с иностранным флагом.

На сегодняшний день правовое регулирование трудовых отношений на морском транспорте осуществляется Законом Украины

«О международном частном праве» от 23.06.2005 года, Кодексом Торгового Мореплавания, а также Конвенциями ратифицированными Верховной Радой Украины, в частности, Конвенцией Международной организации Труда № 148 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 года (ратифицирована 14.07.1993 года), Конвенцией Международной организации труда № 23 «О репатриации моряков» 1926 года (ратифицирована 04.07.1970 года), Конвенцией Международной организации труда № 92 «О помещениях для экипажа на борту судов (пересмотрена)» 1949 года (ратифицирована 04.02.1970 года), Конвенцией Международной морской организации «О стандартах подготовки, дипломирования моряков и несения вахты» 1978 года (ратифицирована 01.11.1996 года) и так далее.

Между тем, международным сообществом признана необходимость определенной систематизации норм регулирующих трудовые отношения на морских судах и создания единообразного нормативно-правового акта в данной сфере, результатом чего стало принятие Конвенции Международной организации труда «О труде в морском судоходстве» от 23.06.2006 года. На сегодняшний день количество государств ратифицировавших данный акт достигло тридцати, чего в соответствии с частью 3 статьи 8 вышеуказанного документа достаточно для его вступления в силу.

Украина же как государство не ратифицировавшее Конвенцию «О труде на морском судоходстве» имеет право действовать на основании нормативно-правовых актов в сфере обеспечения трудовых прав моряков, к которым присоединилась ранее. Вместе с тем, ратификация актов, положения которых были учтены в Конвенции «О труде на морском судоходстве» на сегодняшний день невозможна.

Наряду с этим, Конвенция «О труде на морском судоходстве» видится действительно эффективным механизмом обеспечения трудовых прав моряков. Объединяя в себе императивные и рекомендательные нормы данный нормативно-правовой акт содержит положения относительно социальной защиты моряков, требования об установлении надлежащей продолжительности рабочего времени и времени отдыха, порядок обжалования действий собственников и капитанов судов относительно нарушения прав моряков, требования предъявляемые к потенциальным работникам морских судов. Помимо этого документ конкретизирует и уточняет положения большинства Конвенций в данной сфере принятых ранее.

Необходимо отметить, что для обеспечения исполнения положений Конвенции, органы контроля судов государства порта, обязаны проверять наличие на судне ряда документов, в частности, Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, даже в случае когда судно находится под флагом государства не ратифицировавшего Конвенцию.

Исходя из всего вышесказанного и подводя итог, необходимо сказать, что обеспечение трудовых прав моряков действительно является одной из наиболее ярких тенденций реформирования государственной политики, а также доминантным направлением деятельности соответствующих международных организаций. Принятие Конвенции «О труде в морском судоходстве» стало первым шагом на пути к всесторонней защите трудовых прав лиц занятых на морском транспорте, а ратификация ее в Украине позволит усовершенствовать механизм правового регулирования в данной сфере.

Guben M. G.
student, National University «Odesa Academy of Law»

THE ARCTIC – IS THE INTERNATIONAL BONE OF CONTENTION

The Arctic is one of the four regions of the world, classified by the Intergovernmental Panel on Climate Change, as the most vulnerable to climate change on the planet Earth. Unfortunately, the expected impact of these changes on the environment and the high Arctic can have a significant impact on global climate. According to the observations in the last half century, it is global warming, and about from the middle of the XX century we can see a significant acceleration of warming, which threatens to increase tension between the countries of the polar region. According to Canadian researchers, in the period from 1969 to 2004, the volume of ice in the east of the Canadian Arctic Archipelago decreased by 15 percent. In some places in the west of the country it fell by a third. Experts assert that in the XXI century the summer Arctic will be completely ice-free, and nowadays the Arctic Ocean is called the Mediterranean of the future: if now for sea transportation of goods from Europe to Asia we have to go via the Cape of Good Hope, that is